Simulacro de examen

ATPL - Licencia de Piloto de Transporte de Líneas Aéreas - Comunicaciones

Quizvds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:	FECHA Y HORA:

01. La Carga Superficial o del suelo (Floor Load) limita el peso por m². Si se introduce en la bodega un cajón industrial que pesa 500 kg y su base plana inferior mide exactamente 2 metros de largo por 1 metro de ancho, su Carga Superficial ejercida será de:

a) 250 kg/m²

b) 500 kg/m²

c) 1000 kg/m²

d) 125 kg/m²

02. Para garantizar con un margen de seguridad innegociable que el avión comercial librará los obstáculos tras un fallo de motor al despegue, se utiliza la 'Trayectoria Neta de Despegue' (Net Flight Path). Para un avión BIMOTOR, este gradiente neto se obtiene restando al gradiente bruto un margen estricto del:

a) 2.4%

b) 0.8%

c) 1.0%

d) 1.6%

03. Para los efectos de peso y estiba, por carga de combustible (fuel load) se entiende:

a) El combustible consumible más el combustible no consumible que queda en los estanques y cañerías

b) Sólo el combustible consumible

c) El combustible consumible más una cantidad fijada para cada aeronave como combustible no consumible

d) El combustible total a bordo incluyendo el combustible en los tanques de reserva

04. Una aeronave está cargada de tal forma que su Masa de Despegue (TOM) es de 60.000 kg. Durante el vuelo consumirá 10.000 kg de combustible de viaje (Trip Fuel). Si su Masa Máxima Estructural de Aterrizaje (MLM) es de 52.000 kg, ¿cumplirá con los límites estructurales al llegar a su destino?

a) Sí, porque su Masa de Aterrizaje estimada (50.000 kg) es menor que la MLM (52.000 kg)

b) No, aterrizará con 8.000 kg de sobrepeso

c) No, porque el TOM de 60.000 kg ya excede la MLM de 52.000 kg antes de salir

d) Sí, siempre y cuando arroje combustible en ruta

05. En vuelos IFR fuera de cobertura radar, ¿en dónde se requiere efectuar obligatoriamente los reportes de posición por radio?

a) Al sobrevolar cada uno de los puntos de notificación designados en las cartas como de "reporte obligatorio" (Triángulos sólidos)

b) Exclusivamente cuando la aeronave se desvía de su ruta

c) Cada 30 minutos sin importar la ubicación geográfica

d) Solamente al entrar o salir de una Región de Información de Vuelo (FIR)

06. En la estructura de una tormenta (Cumulonimbus), la etapa caracterizada por la coexistencia de corrientes ascendentes y descendentes con lluvia fuerte es:

a) La etapa de cúmulo (Cumulus stage)

b) La etapa de madurez (Mature stage)

c) La etapa de disipación (Dissipating stage)

d) La etapa de convección térmica superficial

07. La tecnología FDE (Fault Detection and Exclusion) es un componente avanzado del RAIM en el sistema GPS. Para que el receptor pueda identificar una señal de satélite defectuosa Y rechazarla matemáticamente de su cálculo de navegación ininterrumpido, debe estar rastreando señales concurrentes de al menos:

a) 6 satélites (o 5 si la aeronave dispone de asistencia baroaltimétrica acoplada al sistema)

b) 4 satélites con geometría perfecta

c) 8 satélites obligatoriamente en el mismo cuadrante celeste

d) 3 satélites y un sistema VOR Doppler cruzado

08. En el análisis de masas de aire, la temperatura del 'Punto de Rocío' (Dew Point) se define fundamentalmente como:

a) La temperatura constante a la que se forma la nieve seca

b) El punto exacto donde la temperatura atmosférica alcanza los 0°C

c) La temperatura a la cual una parcela de aire, manteniendo la presión y contenido de humedad constantes, debe enfriarse para alcanzar la saturación completa (100% de humedad)

d) El diferencial entre la temperatura ambiente y la humedad relativa

09. Los inversores de empuje de los motores a reacción pueden usar puertas de tipo concha (clamshell) para:

a) Absorber cualquier sobretensión en el empuje del motor.

b) Cambiar la dirección del flujo de gases de escape.

c) Reducir la presión del flujo de gases de escape difundiéndolo a la atmósfera.

d) Detener el flujo de gases de escape.

10. La maniobra crítica del 'Tercer Segmento' (3rd Segment) de despegue con un motor inoperativo requiere operativamente que el piloto al mando:

a) Baje el morro y utilice el empuje asimétrico disponible para acelerar cinéticamente en trayectoria horizontal (o en ligero ascenso), retrayendo los alerones hipersustentadores (Flaps/Slats) progresivamente hasta la velocidad de avión limpio (VFTO)

b) Continúe el ascenso con un gradiente del 5% hasta alcanzar nivel de crucero

c) Despliegue el tren de aterrizaje y aterrice en la pista opuesta

d) Extinga los incendios en el motor fallado mediante ráfagas G

11. Al volar un circuito de espera a una altitud de 10.000 pies o inferior, el tiempo de vuelo cronometrado del tramo de alejamiento (outbound leg) en condiciones de aire en calma debe ser exactamente de:

a) 30 segundos

b) 2 minutos

c) 1 minuto (60 segundos)

d) 1 minuto y medio (90 segundos)

12. En la Gestión de Recursos de la Tripulación (CRM), el concepto en el que el esfuerzo combinado y coordinado del equipo produce un resultado superior a la simple suma de los esfuerzos individuales de sus miembros se denomina:

a) Liderazgo autocrático

b) Complacencia

c) Sinergia

d) Sesgo de confirmación

13. El 'Error de Cuadrantal' (Quadrantal Error) es un defecto típico inherente al equipo ADF (Automatic Direction Finder) en el avión, y está causado por:

a) La distorsión del campo electromagnético de la señal de radio al ser reflejada y difractada por la propia estructura metálica del fuselaje y las alas de la aeronave

b) La curvatura de la tierra

c) La interferencia de señales procedentes del Sol

d) Utilizando una antena fija

14. De acuerdo con el sistema GRF (Global Reporting Format) vigente, ¿qué significa un Código de Condición de Pista (RWYCC) reportado como '3'?

a) Pista completamente seca con buena acción de frenado

b) Superficie resbaladiza donde la acción de frenado esperada es 'Media' (Medium)

c) Acción de frenado deficiente por acumulación de hielo oscuro

d) Pista cerrada al tráfico comercial

15. Un disyuntor térmico, a diferencia de uno magnético de disparo rapido, se caracteriza por:

a) Permitir una sobrecorriente limitada durante un tiempo antes de disparar.

b) No proteger frente a sobrecorriente.

c) Disparar instantaneamente ante cualquier variacion mínima de tension.

d) Rearmarse automáticamente aunque la falla persista.

16. La función de una unidad de velocidad constante (CSD) es asegurar:

a) Que el generador produzca una frecuencia constante.

b) Una salida de voltaje de CA igual de todos los generadores.

c) Que la salida de la CSD permanezca a un RPM constante independientemente de las RPM del generador.

d) Que el motor de arranque mantenga un RPM constante independientemente de la aceleración/desaceleración del motor.

17. En la decodificación de un METAR, el grupo 'FEW015' indica:

a) Cielo mayormente cubierto a 1.500 pies

b) Neblina intensa a 150 pies

c) Nubes escasas (1 a 2 octas) con base a 1.500 pies sobre el nivel del terreno

d) Cielos despejados hasta los 15.000 pies

18. Si usted consulta el código TAF y encuentra la abreviatura 'CAVOK', además de una visibilidad de 10 km o superior y ausencia de precipitación, este código le certifica que:

a) El aeropuerto está cerrado a vuelos VFR

b) No existe ningún tipo de nubes en absoluto en toda la atmósfera superior

c) No existen nubes por debajo de los 5.000 pies (o de la MSA, lo que sea superior) y no hay presencia absoluta de Cumulonimbos (CB) ni de Cúmulos Congestus (TCU)

d) La presión barométrica es estándar

19. La unidad EFIS responsable de compilar, organizar y dibujar los gráficos de los instrumentos (como la rosa de los vientos, el horizonte artificial o la ruta del mapa) para luego enviarlos a las pantallas LCD de la cabina es:

a) El FMS (Flight Management System)

b) El ADC (Air Data Computer)

c) El Symbol Generator (SG) o Display Management Computer (DMC)

d) El AHRS (Attitude and Heading Reference System)

20. Una aeronave vuela en la derrota verdadera 090° hacia una estación VOR ubicada cerca del ecuador, donde la variación magnética es de 15°E. La variación en la posición de la aeronave es de 8°E. La aeronave está en el radial del VOR:

a) 278°

b) 262°

c) 255°

d) 285°

21. La relación aerodinámica entre el radio de un viraje (Turn Radius) y la Velocidad Aérea Verdadera (TAS) en un viraje nivelado con ángulo de alabeo constante es:

a) El radio es directamente proporcional a la TAS.

b) El radio de viraje es directamente proporcional al cuadrado de la TAS.

c) El radio de viraje es inversamente proporcional a la TAS.

d) El radio de viraje no depende de la TAS, sólo del ángulo de banqueo.

22. Para asegurar la supervivencia y evasión de montañas en caso de falla de motor durante la salida, la 'Trayectoria Neta de Despegue' (Net Flight Path) garantizada debe asegurar matemáticamente un franqueamiento o margen vertical sobre todos los obstáculos fijos terrestres de al menos:

a) 35 pies (10.7 metros) cuando se mantiene vuelo recto, o 50 pies (15.2 metros) si la maniobra exige virajes superiores a 15 grados de alabeo

b) 1.000 pies visuales

c) 15 pies sobre el mar y 10 pies sobre asfalto

d) Ninguno, asume la limpieza del terreno en la carta

23. El funcionamiento técnico básico de un Equipo Medidor de Distancia (DME) para calcular la lejanía a una estación terrestre se basa en medir:

a) La diferencia de fase de dos señales

b) El efecto Doppler acústico

c) La intensidad térmica del transpondedor

d) El lapso de tiempo exacto que transcurre entre el envío de un par de pulsos de interrogación y la recepción del par de pulsos de respuesta

24. En los reportes AIREP, ¿cómo debería clasificarse la intensidad de una turbulencia cuando ocasiona cambios definidos en la altitud y/o actitud del avión, pero la aeronave permanece en todo momento bajo el control positivo del piloto sin variaciones extremas en la IAS?

a) Movimientos continuos y severos

b) Turbulencia Moderada (Moderate Turbulence)

c) Turbulencia Extrema

d) Ligera intermitente

25. En las aeronaves modernas grandes, en el sistema de aire acondicionado, la reducción de la temperatura y presión del aire se logra mediante:

a) Una turbina de expansión.

b) Un evaporador.

c) Un condensador.

d) Un compresor.

26. La Masa Regulada o Permitida de Despegue (RTOM) determinada por "Limitaciones de Rendimiento" asegura operativamente que, en caso de fallo del motor crítico a la velocidad V1, la aeronave pueda:

a) Frenar de forma segura deteniéndose dentro de la pista restante (ASDA) o bien continuar el despegue franqueando con seguridad todos los obstáculos en la trayectoria de ascenso (TODA)

b) Regresar inmediatamente al aeropuerto de salida sin quemar combustible ni sobrepasar la Masa de Rampa

c) Ascender de inmediato hasta su altitud máxima de crucero en menos de 10 minutos

d) Planear durante 30 minutos sin perder altitud

27. Al seleccionar un rango visual (Range) mucho mayor en la pantalla de control de un radar meteorológico aerotransportado, el procesador interno del radar modificará automáticamente la Frecuencia de Repetición de Pulsos (PRF) a un valor:

a) Más bajo, incrementando el tiempo de escucha entre pulsos para permitir que el pulso viaje más lejos y regrese sin causar ambigüedad de alcance

b) Más alto, permitiendo una resolución fotográfica de las tormentas distantes

c) Cero, apagando el transmisor para evitar el sobrecalentamiento

d) Inalterable, ya que la PRF es fija en todos los modos de radar

28. El Tiempo Útil de Conciencia (TUC) a una altitud de 28.000 pies, tras una descompresión rápida y sin suministro de oxígeno suplementario, es aproximadamente de:

a) 15 a 20 segundos

b) 2.5 a 3 minutos

c) 10 a 15 minutos

d) 30 a 60 segundos

29. Un avión en vuelo recto y nivelado encuentra repentinamente una ráfaga vertical ascendente (vertical gust). ¿Qué combinación de factores de la aeronave producirá el mayor incremento en el factor de carga (G)?

a) Baja velocidad de vuelo (TAS) y alta carga alar (wing loading).

b) Alta velocidad de vuelo y alta carga alar.

c) Alta velocidad de vuelo (TAS) y baja carga alar (wing loading).

d) Avión muy pesado con motores a máxima potencia.

30. En el contexto de la comunicación eficaz y la gestión de amenazas en la cabina (CRM), el estilo de comunicación óptimo que debe desarrollar un Primer Oficial frente a un Comandante dominante es:

a) Asertivo: expresando sus preocupaciones de forma clara, directa y respetuosa, sin ser agresivo ni sumiso

b) Agresivo: tomando el control físico de la aeronave al primer desacuerdo

c) Sumiso: confiando en que la mayor experiencia del Comandante justifica sus acciones

d) Pasivo-agresivo: ignorando las órdenes del Comandante pero sin verbalizar el problema

31. El 'Punto de Igual Tiempo' (ETP o PET) depende de la velocidad sobre el suelo (Ground Speed) de ida y de retorno. Si un avión experimenta un fuerte viento de COLA (Tailwind) durante la primera mitad del vuelo (de ida), el ETP se desplazará geográficamente:

a) Hacia el aeropuerto de salida (moviéndose antes de la mitad de la distancia)

b) Hacia el aeropuerto de destino (más allá del punto medio)

c) No se desplaza, se mantiene en el punto central

d) Hacia la altitud óptima de crucero

32. El FMS (Flight Management System) calcula continuamente la VNAV. El punto donde la aeronave comienza matemáticamente la aproximación y reduce velocidad antes del tramo final se conoce genéricamente en la ruta como:

a) Top of Descent (TOD)

b) Initial Approach Fix (IAF) o punto de desaceleración (Decel Point)

c) Missed Approach Point (MAPt)

d) Crossover Altitude

33. La pérdida progresiva del campo visual que va desde la "Visión de túnel" hasta el oscurecimiento total o "Black-out" es provocada directamente por:

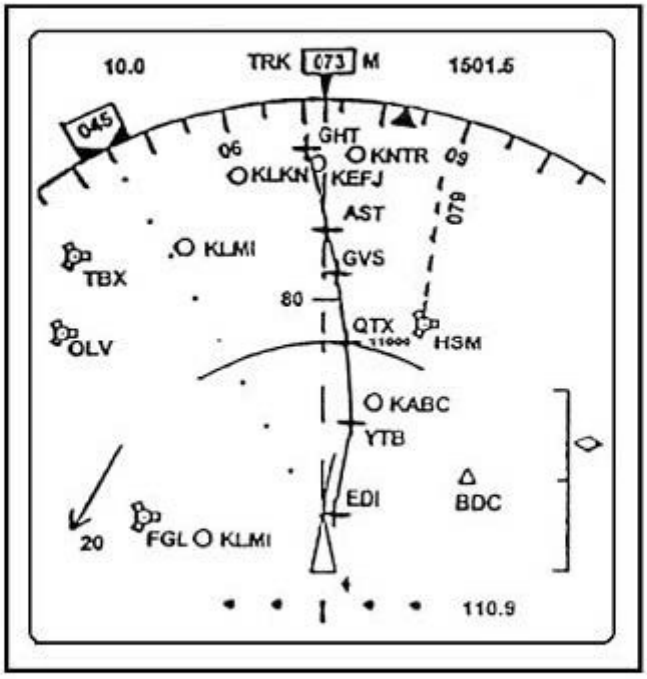
a) La acumulación de fuerzas +Gz sostenidas, que drenan la sangre de la cabeza y el nervio óptico hacia las piernas

b) Las fuerzas G negativas, que acumulan demasiada sangre en el cerebro

c) La descompresión rápida por encima de FL250

d) La exposición prolongada a la luz ultravioleta de gran altitud

34. La 'O' seguida de las letras 'KABC' indica:



a) Un VOR/DME fuera de ruta
b) Un aeropuerto alternativo designado
c) El aeropuerto de destino
d) 107 NM

35. Si una aeronave mantiene una TAS constante y entra en aire más cálido, el número de Mach indicado tenderá a:

a) Aumentar, porque baja la velocidad local del sonido.
b) Disminuir, porque aumenta la velocidad local del sonido.
c) Permanecer siempre constante.
d) Convertirse en velocidad equivalente.

36. El indicador EICAS o tacómetro rotulado como N2 en los paneles de reactores modernos Twin-Spool proporciona a los pilotos la lectura ininterrumpida de:

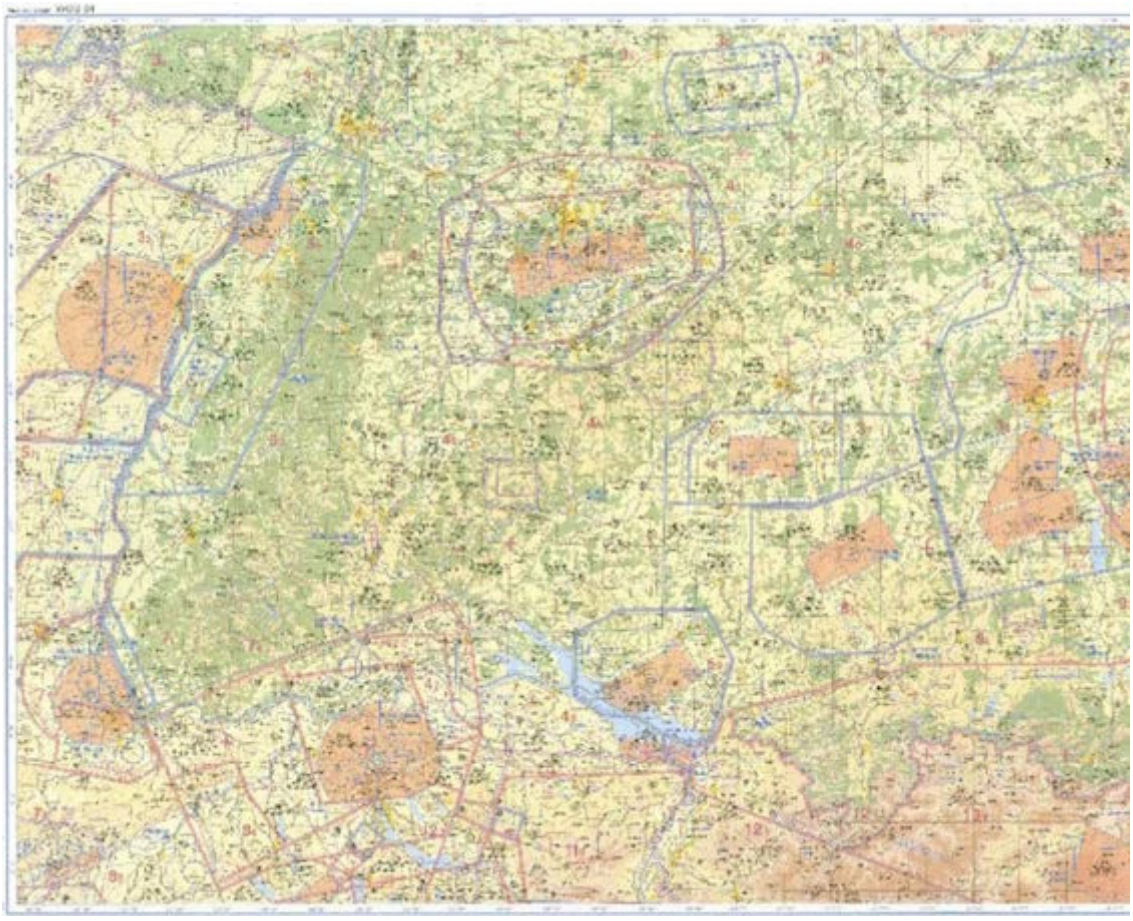
a) La vibración armónica central del motor medida en Herzios puros

b) El régimen porcentual exacto del eje correspondiente al compresor de Alta Presión (HP spool) accionado por la turbina de alta presión, que arrastra los accesorios

c) La presión del combustible expulsado por inyectores secundarios

d) El nivel volumétrico hidráulico del Fan

37. Consulte el Manual de Ruta del Estudiante Piloto General - Carta VFR ED-4. Volando en VFR desde PEITING (47°48.0'N, 010°55.5'E) a IMMENSTADT (47°33.5'N, 010°13.0'E) determine el rumbo magnético:



a) 257°

b) 063°

c) 077°

d) 243°

38. ¿Qué significa la palabra " WILCO"?

a) Le recibo bien

b) Entiendo su mensaje y cumpliré con él

c) He recibido toda su última transmisión

d) Como la comunicación es difícil, le llamaré más tarde

39. La denominación VMCa hace referencia estricta al término técnico aerodinámico conocido como:

a) Velocidad Máxima de Crucero Aéreo

b) Velocidad Mínima de Control en el Aire con un motor inoperativo (Minimum Control Speed in the Air), por debajo de la cual es físicamente imposible compensar la guiñada asimétrica mediante el uso del timón de dirección

c) Velocidad Media de Consumo Anual

d) Velocidad Mínima de Choque Aerodinámico

40. Tras aterrizar en un aeródromo controlado, ¿qué acción de rodaje se espera del piloto al mando?

a) Continuar rodando por la pista hasta el final y cambiar a frecuencia de plataforma

b) Abandonar la pista activa por la calle de rodaje apropiada más cercana y permanecer a la escucha en la frecuencia de la torre de control hasta recibir nuevas instrucciones (o ser transferido a Control Terrestre)

c) Abandonar la pista y cambiar inmediatamente a Control Terrestre sin autorización

d) Detener la aeronave en el centro de la pista para solicitar instrucciones de rodaje

41. Cuando una unidad radar emite la instrucción 'REANUDE NAVEGACIÓN PROPIA' (RESUME OWN NAVIGATION), el piloto asume que:

a) Debe regresar al aeropuerto de origen

b) El radar ha fallado y debe declarar una emergencia

c) La guía vectorial radar ha concluido y debe continuar utilizando los instrumentos de navegación a bordo hacia el siguiente punto autorizado

d) Debe ascender hasta encontrar condiciones visuales (VMC)

42. ¿Por qué la pantalla de un radar secundario está libre de ecos de tormenta?

a) El principio de retorno de 'eco' no se utiliza en el radar secundario

b) Las frecuencias empleadas son demasiado bajas para dar retornos de fuentes de humedad

c) Una instalación de indicador de blanco móvil suprime la visualización de retornos estáticos o casi estáticos

d) 2 y 4

43. Se dice que un avión comercial de transporte está operando con o desde un campo que cumple el criterio de 'Pista Compensada' (Balanced Field Length) cuando el peso de despegue y la velocidad de decisión elegida (V1) provocan que:

a) El empuje en ambos motores es simétrico y equilibrado mediante la potencia Flex (derate)

b) La distancia requerida de Aceleración-Parada (Accelerate-Stop Distance) es exactamente igual o equivalente a la distancia requerida de Despegue con un motor inoperativo (Accelerate-Go Distance hasta los 35 pies)

c) La elevación de la pista es al nivel del mar y sin pendiente geométrica en la cabecera

d) La pista carece completamente de Clearway o Stopway certificados

44. Si un avión de transporte vuela a su altitud máxima de crucero (ej. 35.000 pies), el porcentaje de oxígeno presente en la mezcla de la atmósfera exterior cruda a esa altitud es de aproximadamente:

a) 10%, debido a que el aire en la estratosfera es más fino

b) 21%, ya que la proporción geométrica de los gases en la atmósfera permanece constante; lo que cae letalmente es su presión parcial

c) 5%, haciendo imposible la combustión y la respiración

d) 50%, debido a la ionización por radiación ultravioleta

45. El Convenio de Montreal de 1999 establece de forma unificada el límite máximo de la responsabilidad civil de una compañía aérea por retraso en el transporte, muerte o lesiones de pasajeros y daños al equipaje, tasando estas indemnizaciones económicas en la moneda internacional conocida como:

a) Derechos Especiales de Giro (DEG / SDR)

b) Dólares Americanos (USD)

c) Euros de la Unión (EUR)

d) Francos Suizos de Aviación

46. ¿Qué tipo de sistema de navegación es el Sistema Inercial? Un computador de navegación que proporciona la posición:

a) A partir de la información del compás, velocímetro y el dato del viento y la variación magnética

b) A partir de censores tipo radar que miden velocidad terrestre y ángulos de deriva

c) Mediante señales provenientes de giroscopios y acelerómetros incorporados al sistema

d) A partir de las referencias satelitales exclusivamente

47. ¿Cuál debe ser la colación del piloto para 'Ascienda a FL 280'?

a) Ascendiendo a nivel de vuelo dos ochenta

b) Ascendiendo a nivel de vuelo dos ocho cero

c) Ascendiendo a dos ochenta

d) Ascendiendo dos ocho cero

48. En el funcionamiento de los instrumentos de vuelo, la indicación de 'Altitud de Presión' (Pressure Altitude) exacta y no corregida se obtiene en el altímetro de a bordo cuando el piloto ajusta la ventanilla barométrica al valor de:

a) La presión del aeródromo local en ese momento preciso (QFE)

b) 1000 milibares constantes

c) El valor estándar del nivel medio del mar internacional: 1013.25 hPa o 29.92 pulgadas de mercurio (inHg)

d) La presión reducida al nivel del mar según la temperatura actual (QNH)

49. En el vuelo de crucero de una aeronave de transporte, ¿qué efecto aerodinámico tiene operar con el Centro de Gravedad (CG) situado en su límite más atrasado (Aft CG) en comparación con un CG adelantado?

a) Se reduce la fuerza descendente requerida en el estabilizador horizontal de cola, lo que disminuye la resistencia inducida total y, en consecuencia, reduce el consumo de combustible

b) Aumenta la estabilidad longitudinal haciéndola inmanejable

c) Se incrementa fuertemente la resistencia parásita y el consumo de carburante

d) No existe ningún efecto medible en el rendimiento o resistencia

50. En el hemisferio norte, si una aeronave inicia un viraje a la derecha hacia el Este (090°) partiendo de un rumbo inicial Norte (360°), la brújula magnética de lectura directa inicialmente:

a) Indicará inmediatamente un viraje suave hacia el Este

b) Indicará un viraje aparente en la dirección opuesta (hacia el Oeste)

c) Adelantará la indicación mostrando un rumbo de 030° casi de inmediato

d) Permanecerá estática hasta alcanzar los 045° de viraje real

51. Un diodo 'Zener' se utiliza para:

a) Rectificación.

b) Estabilización de voltaje.

c) Pantallas digitales.

d) Protección contra corriente inversa.

52. ¿Cuál es la frase correcta que debe utilizar el ATC para pedirle a una aeronave que pase de un lado a otro de una pista activa?

a) CRUCE LA PISTA (CROSS RUNWAY)

b) ATRAVIESE PISTA (TRAVERSE RUNWAY)

c) PASE PISTA (PASS RUNWAY)

d) AUTORIZADO A CRUZAR (CLEARED TO CROSS)

53. ¿Cuál es el propósito principal de utilizar una Llegada Normalizada por Instrumentos (STAR)?

a) Proporcionar separación estricta entre el tráfico IFR y el tráfico VFR

b) Simplificar las autorizaciones de llegada y facilitar la transición ordenada y segura desde la ruta en el espacio aéreo (fase de ruta) hacia el punto donde se inicia la aproximación por instrumentos (IAF)

c) Reducir la velocidad de crucero en aeropuertos congestionados

d) Evitar la congelación de las alas cruzando niveles inferiores

54. Si el viento en superficie reportado en el aeropuerto es '09020G35KT', significa que el viento:

a) Provoca lluvia intensa y granizo

b) Es de dirección variable entre 90 y 200 grados

c) Sopla desde 090 grados a 20 nudos, con ráfagas máximas de 35 nudos

d) Requiere uso de radar meteorológico

55. Para asegurar que una pista se aprovecha al milímetro en la matemática aeronáutica pesada, el concepto de 'Pista Equilibrada' (Balanced Field Length) ocurre cuando el ingeniero de vuelo escoge una velocidad de decisión (V1) que iguala exactamente dos distancias vitales:

a) La Distancia de Aceleración y Parada Requerida (ASDR) es igual a la Distancia de Despegue Requerida con un motor inoperativo (TODR OEI)

b) La ASDA es igual a la TORA

c) La distancia de aterrizaje (LDA) es igual a la TORA

d) La carrera en tierra es idéntica a la zona de Clearway

56. En la terminología de peso y centrado utilizada en la hoja de carga manual, ¿qué es un "Índice" (Index)?

a) El límite de pasajeros permitido

b) Un valor de momento dividido por una constante grande (y a menudo sumándole un factor base) para simplificar las cifras y facilitar los cálculos matemáticos manuales

c) El valor del Centro de Gravedad expresado en porcentaje del ala

d) La distancia entre el tren principal y el morro

57. En los manuales de peso y balance del avión, el acrónimo 'MAC' (Mean Aerodynamic Chord) o Cuerda Aerodinámica Media se utiliza estandarizadamente para:

a) Calcular la cantidad de fluido antihielo necesario

b) Expresar la posición del Centro de Gravedad (CG) de la aeronave de forma porcentual (% MAC) con respecto a esta cuerda imaginaria

c) Determinar la velocidad de crucero

d) Verificar el desgaste de los neumáticos del tren principal

58. Volando a nivel de vuelo FL 190, un piloto comercial desea cancelar su plan de vuelo IFR y continuar en modo visual VFR. Para que esto sea aceptable y legal por parte del ATC (excluyendo el espacio aéreo de Clase A donde el VFR está prohibido), es absolutamente necesario:

a) Contar con permiso militar previo

b) Que el piloto experimente condiciones meteorológicas visuales ininterrumpidas (VMC) y transmita por radio al ATC explícitamente el mensaje: 'Cancelo mi vuelo IFR'

c) Apagar el transpondedor y descender debajo de FL 100 sin avisar

d) Asegurarse de llevar radar meteorológico

59. En la teoría y operación del radiocompás de la aeronave (ADF), la adición de una antena de "sentido" vertical u omnidireccional (Sense antenna) conectada al sistema cumple el rol vital de:

a) Reducir a cero el error cuadrantal causado por las alas metálicas del avión

b) Resolver matemáticamente la ambigüedad direccional de 180° que genera internamente la antena de cuadro giratoria, logrando así que el puntero apunte siempre en la única dirección verdadera hacia la radiobaliza

c) Capacitar al ADF para recibir e interceptar ondas de televisión FM

d) Enfriar los circuitos demoduladores de audio de muy baja frecuencia

60. En una aproximación ILS, la aguja de la senda de planeo está completamente abajo. ¿Cuánta desviación indica esto?

a) 0.7°

b) 5°

c) 10°

d) 2.5°

61. Durante un ascenso constante, si el orificio estático de la aeronave se bloquea por hielo pero el tubo Pitot sigue despejado, el panel de instrumentos mostrará:

a) El VSI indicará descenso, el altímetro bajará y el anemómetro sobreindicará

b) El altímetro congelado, el VSI en cero, y el anemómetro (ASI) subindicando progresivamente a medida que se gana altitud

c) El altímetro y el VSI funcionando normalmente, y el anemómetro cayendo a cero

d) Todos los instrumentos volverán a cero por seguridad

62. La "Eficiencia de la Hélice" (Propeller Efficiency, η) es un parámetro de rendimiento que se define como la proporción exacta entre:

a) El diámetro de la hélice y el paso geométrico.

b) La potencia de tracción o empuje útil desarrollada (Thrust Power) y la potencia al freno suministrada por el eje del motor (Brake Power).

c) El paso efectivo respecto al aire y la RPM.

d) El consumo de combustible horario y la velocidad TAS.

63. ¿Qué significa la frase 'Verifique'?

a) Colacione marcación VDF

b) Repita su última transmisión

c) Considere esa transmisión como no enviada

d) Verifique y confirme con el originador

64. Los inversores de empuje (Thrust Reversers) en aeronaves turborreactor son sumamente eficaces reduciendo la distancia de frenado. Físicamente, su efectividad retardadora neta es mayor cuando:

a) El avión rueda por debajo de 60 nudos

b) Se despliegan y aplican inmediatamente a muy altas velocidades (justo tras el toque de ruedas), debido a que la inmensa cantidad de movimiento aerodinámico disipa máxima energía cinética

c) Se usan conjuntamente con el APU en tierra

d) La pista está cubierta de hielo seco

65. Antes de emitir el plan de vuelo, la Masa Regulada de Despegue (RTOM) permitida se establece rigurosamente como:

a) El valor promedio entre la Masa Máxima de Rampa (MRM) y la Masa Cero Combustible (MZFM)

b) El valor más bajo (restrictivo) resultante tras comparar la Masa Máxima Estructural de Despegue (MTOM) y el límite máximo de rendimiento aerodinámico permitido por la longitud, pendiente y condiciones meteorológicas de la pista

c) La suma total del combustible más la DOM

d) La masa estructural de aterrizaje más el viento de cola

66. En el formulario del Plan de Vuelo ATC de la OACI (Ítem 9), una aeronave comercial debe indicar su categoría de estela turbulenta como 'Media' (Medium - M) si su Masa Máxima Certificada de Despegue (MTOM) es:

a) Menor de 7.000 kg

b) Mayor de 136.000 kg

c) Mayor de 7.000 kg pero inferior a 136.000 kg

d) Estrictamente superior a 5.700 kg pero inferior a 40.000 kg

67. En los procedimientos de mantenimiento, cuando una aeronave debe ser pesada físicamente sobre gatos o básculas para actualizar su Masa Vacía Básica (BEM) y su Centro de Gravedad, la aeronave debe encontrarse obligatoriamente:

a) Estacionada al aire libre con el viento de cara

b) En un entorno cerrado libre de viento, completamente limpia, seca y ajustada estrictamente a su actitud de vuelo nivelado

c) En actitud de morro arriba simulando el despegue

d) Con los motores encendidos a ralentí

68. De acuerdo con los requisitos mínimos EASA para el Registrador de Datos de Vuelo (FDR), ¿cuáles son los cinco parámetros fundamentales iniciales que siempre deben registrarse?

a) Tiempo, Altitud, Velocidad aerodinámica, Rumbo magnético y Aceleración vertical

b) Tiempo, Revoluciones del motor, Flujo de combustible, Rumbo y Ángulo de ataque

c) Posición GPS, Altitud, Número de Mach, Temperatura estática y Aceleración

d) Posición de los alerones, Elevador, Timón de dirección, Potencia del motor y Altitud de cabina

69. Si a una tripulación se le emite un tiempo de Slot de salida (CTOT - Calculated Take-Off Time), el piloto deberá asegurarse de estar listo y rodando para despegar dentro del siguiente margen temporal operativo estandarizado en Europa:

a) +/- 15 minutos del tiempo asignado

b) -15 a +5 minutos

c) Exactamente a la hora asignada, con tolerancia de 0 minutos

d) -5 a +10 minutos respecto a la hora CTOT calculada

70. La instalación de calefacción para el parabrisas de una aeronave:

a) Se usa solo a bajas altitudes donde hay riesgo de formación de hielo.

b) Se usa de forma continua ya que reduce los gradientes térmicos que afectan negativamente la vida útil de los componentes.

c) Solo se usa cuando el desempañado con aire caliente es insuficiente.

d) Es perjudicial para la integridad de las ventanillas en caso de impacto de un ave.

Simulacro de examen

ATPL - Licencia de Piloto de Transporte de Líneas Aéreas - Comunicaciones

Quizvds.it

Plantilla de respuestas

¡Compara tus respuestas con la plantilla y calcula tu puntuación!

01: **A**	02: **B**	03: **B**	04: **A**
05: **A**	06: **B**	07: **A**	08: **C**
09: **B**	10: **A**	11: **C**	12: **C**
13: **A**	14: **B**	15: **A**	16: **A**
17: **C**	18: **C**	19: **C**	20: **A**
21: **B**	22: **A**	23: **D**	24: **B**
25: **A**	26: **A**	27: **A**	28: **B**
29: **C**	30: **A**	31: **A**	32: **B**
33: **A**	34: **D**	35: **B**	36: **B**
37: **D**	38: **B**	39: **B**	40: **B**
41: **C**	42: **A**	43: **B**	44: **B**
45: **A**	46: **C**	47: **B**	48: **C**
49: **A**	50: **B**	51: **B**	52: **A**
53: **B**	54: **C**	55: **A**	56: **B**
57: **B**	58: **B**	59: **B**	60: **A**
61: **B**	62: **B**	63: **D**	64: **B**
65: **B**	66: **C**	67: **B**	68: **A**
69: **D**	70: **B**		

¡Visita quizvds.it y descarga las Apps para iPhone, iPad y Android!

Quizvds.it

Simulacro de examen

ATPL - Licencia de Piloto de Transporte de Líneas Aéreas - Comunicaciones

Quizvds.it

Hoja de respuestas

Usa esta hoja para marcar tus respuestas

01:	02:	03:	04:
05:	06:	07:	08:
09:	10:	11:	12:
13:	14:	15:	16:
17:	18:	19:	20:
21:	22:	23:	24:
25:	26:	27:	28:
29:	30:	31:	32:
33:	34:	35:	36:
37:	38:	39:	40:
41:	42:	43:	44:
45:	46:	47:	48:
49:	50:	51:	52:
53:	54:	55:	56:
57:	58:	59:	60:
61:	62:	63:	64:
65:	66:	67:	68:
69:	70:		